1886
(124)

54794

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU SOUTH WESTERN.

***MEMORANDUM** sur la Requête de la Compagnie de Chemin de Fer The Montreal and Champlain Junction, contre le bill du South Western, à présent devant le Parlement.*

Les opposants du Bill appuient fortement sur le fait qu'en août 1886 la compagnie de chemin de fer Canadian Pacific déclina la requête des représentants locaux du District, de considérer la question de la construction d'une ligne jusqu'à Beauharnois et à Valleyfield, et ils reproduisent une lettre datée du 18 août 1886.

Ils allèguent que sur ce refus ils ont été induits à obtenir une charte de la Législature de Québec pour le chemin de fer de Beauharnois Junction, et ont de suite commencé la construction de la ligne.

La lettre mentionnée disait que "la compagnie n'était pas à *présent* pré- " parée à prendre en considération la qusstion de pousser la construction de " la ligne jusqu'à Valleyfield, ou jusqu'à Beauharnois."

Cette réponse avait été faite en vue du caractère strictement local de la ligne proposée, la conduite adoptée par la Compagnie de chemin de fer Canadian Pacific étant de ce restreindre, autant que possible, aux annexions absolument nécessaires à son système général. Mais vers la fin de l'année la compagnie de chemin de fer "Rome, Watertown et Ogdensburg" manifesta le désir de se relier avec les lignes sous le contrôle du Canadian Pacific, au Nord et à l'Est du pont St. Laurent, et surtout avec la Ligne Courte [" Short Line"] jusqu'au Maine et au Provinces Maritimes.

La compagnie du Rome, Watertown et Ogdensburg se prolonge depuis Massena Springs, New York, à quelques milles de la frontière, jusqu'à la rivière Niagara. Elle embrasse avec ses lignes de raccordement 656 milles de chemin de fer, et atteint, directement ou par ses connections, les villes principales du Nord, du Centre et de l'Ouest de l'Etat de New York. Ses relations d'affaires avec le Canadian Pacific, à Brockville et à Prescott, sont très intime, et le simple examen de la carte ci-jointe démontre toute l'importance de la connection proposée. A part du traffic considérable à l'Est et à l'Ouest qui sera développé et changé par le moyen de la connection projetée on ne doit pas oublier que depuis un certain nombre d'années une forte proportion du traffic du fret de New York à Montréal a eté amenée par le Rome, Watertown et Ogdensburg à Morristown, de là, traversé à Brockville, et ensuite transporté par le Canadian Pacific jusqu'à Montréal via Ottawa ou Smith's Falls. La nouvelle connection amènera ce traffic par une route beaucoup plus courte en passant sur le nouveau pont du Canadian Pacific, jusqu'à Montréal, évitant prrticulièrement les délais sérieux causés chaque hiver par le bâteau traversier de Brockville.

Comme la ligne de connection pourrait être faite en passant par Beauharnois et Valleyfield sans aucun désavantage et en rencontrant ainsi le désir antérieurement exprimé des citoyeus de ces villes, une entrevue eut lieu avec leurs maires et eut pour résultat la demande d'une Charte au nom de la Compagnie de chemin de fer le "South Western," la requête en étant présentée durant la dernière session du Parlement Fédéral.

Il est inutile de référer aux causes qui amenèrent alors le rejet de cette requête, mais l'augmentation des opposants de la mesure, poussée jusqu'à sa conclusion logique, est que le district intéressé ne devrait pas avoir d'autre ligne de chemin de fer allant de l'Est à l'Ouest, parce que cette ligne devrait nécessairement, et dans une certaine limite, entrer en compétition avec celle de la "Montreal and Champlain Junction."

L'exposé des faits dans la requête de la Compagnie Montreal and Champlain Junction est incorrect et trompeur sur plusieurs points :

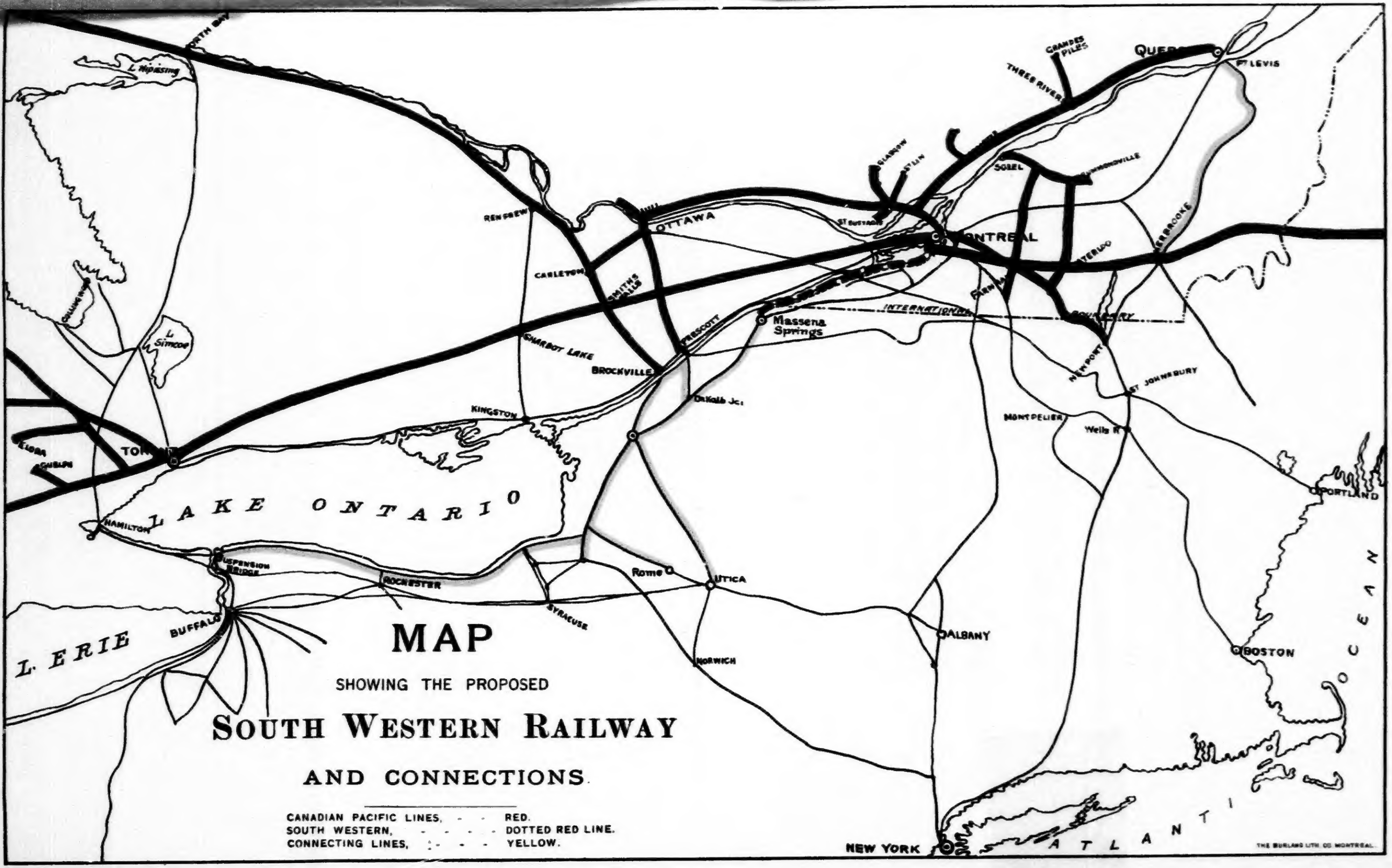
" L'une des allégatious dit que " Vos pétitionnaires obtinrent une charte " pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit " sur le chemin de fer du Grand Tronc à la station de Brosseau, jusqu'à la " frontière, et cette ligne est en opération sous le nom de la Compagnie de " chemin de fer La Montreal and Champlain Junction, depuis le 15 Décembre 1880.

Ceci n'est pas vrai : La charte originale a été obtenue en 1870 ; remise en vigueur et amendée en 1878 et amendée de nouveau en 1879. Vers la fin de cette dernière année la Compagnie Montreal and Champlain Junction commença la construction à l'ouest de la ligne principale du chemin de fer le Grand Tronc, vers Laprairie, Ste. Martine et Huntingdon. Pendant plusieurs années les progrès de construction furent si peu rapides que les municipalités intéressées durent protester fréquemment.

Ces protestations finirent par amener la construction de la ligne jusqu'à Huntingdon d'abord, et subséquemment, en 1885, pas en 1880, jusqu'à la frontière, à Fort Covington, où un long arrêt eu lieu, et où la ligne était encore il y a un an lorsque la requête pour la charte de la South Western fut présentée. Stimulée par cette demande la construction de la ligne a été poussée durant l'année dernière jusqu'à Massena Springs, mais la nouvelle section n'est pas encore ouverte au traffic.

La pétition continue :—

" A cause de la conformation topographique du pays, le trajet du South " Western devrait nécessairement se faire presque sur le même terrain que " celui de la Montreal and Champlain Junction, et en conséquence se trouve- " rait tout simplement à traverser le même district."



MAP

SHOWING THE PROPOSED

SOUTH WESTERN RAILWAY

AND CONNECTIONS.

CANADIAN PACIFIC LINES, - - RED.
SOUTH WESTERN, - - - - DOTTED RED LINE.
CONNECTING LINES, - - - YELLOW.

Apparemment en vue d'établir cet exposé entièrement faux, une mappe a été préparée, sur laquelle une ligne imaginaire du South Western est marquée en bleu, dérivant vers le Sud, entre Valleyfield et Dundee, et courant près de la ligne du Montreal and Champlain Junction—mais cette ligne bleu n'est tout simplement qu'une invention calculée pour tromper, le fait étant que le seul tracé qui ait été fait jusqu'ici de la ligne du South Western est autant que possible une ligne droite entre Valleyfield et Dundee, et la ligne qui sera probablement construite, passe considérablement plus au nord même que celle vers la rive du St. Laurent.

Ce n'est qu'entre Beauharnois et Valleyfield, une distance d'environ 14 milles, que la ligne Sud-Ouest court parallèle avec et très près de celle du Beauharnois Junction, tandis que pour les autres 36 milles de sa longueur notre ligne est distante de 5 à 10 milles de celle de Montreal and Champlain Junction, ou du Beauharnois Junction, devant desservir ainsi une section considérable du pays auquel les deux autres lignes ne peuvent être que de peu ou point d'utilité.

L'exposé comparatif suivant indique les avantages et les désavantages des deux routes, sous le rapport des distances :

De Beauharnois à Montréal par Ste. Martine et le Grand Tronc la distance est de............	41½ milles.
Par le chemin proposé du South Western jusqu'à la Station du Pacifique, rue Windsor............	20½ milles.
De Valleyfield à Montréal par les lignes du Beauharnois Junction et du Grand Tronc............	55 milles.
Par le South Western projeté	34 milles.
De Dundee à Montréal par le Montreal and Champlain Junction et le Grand Tronc............	74 milles.
Par le South Western projeté............	60 milles.

Les besoins de la population la plus intéressée sont indiqués par le fait que, tandis que de nombreuses pétitions en faveur du Bill du South Western ont été envoyées de Beauharnois, de Valleyfield, de St. Anicet et d'autres localités—même de Fort Covington, (à la frontière) aucune n'a été présentée contre.

Les délégués de Beauharnois et des autres principales localités affirment que le chemin de fer du Beauharnois Junction ne sera que de peu ou point [illegible]ilité à leurs localités respectives. Les Passagers ne prendront certainement p[illegible] la route détournée, par le Montreal and Champlain Junction, pendant que la navigation restera ouverte et qu'un excellent service de bateau à vapeur leur permettra de faire le voyage à Montréal en beaucoup moins de temps que par Ste. Martine et le pont Victoria ; et même en hiver ils préfèreront certainement traverser la rivière sur la glace à la Pointe Claire, et à prendre le train pour Montréal.